

重庆日报、重庆市政府口岸物流办联合出品



通道为“媒” 渝滇携手加速融入“一带一路”

瞬间 1



2021年12月3日，中老铁路正式开通。这是老挝第一条现代化铁路，也是“一带一路”的标志性工程。

□本报首席记者 杨竣

云南磨憨口岸，是中国与老挝的交界点，这里有一个“与众不同”的边境场景——从磨憨列车站向老挝方向延伸的两条铁轨，约在1公里后交会在一起，然后径直进入一个长长的隧道。中老两国的边境线，便“藏”于洞内。

这个隧道，名为“友谊隧道”，寓意中老两国友谊源远流长。而这条将两国“串联”在一起的铁轨，便是2021年12月3日正式开行的中老铁路。

如今，中老铁路已是“一带一路”以及中老友谊标志性工程，为加快建成中老经济走廊、构建中老命运共同体提供有力支撑。

重庆抓住中老铁路带来的开放机遇，在推动中老铁路发展的同时，与云南携手，加速融入“一带一路”建设。

420列

重庆累计开行西部陆海新通道中老班列420列，运输0.96万标箱，货值14.15亿元，货物包括汽摩整车及零配件、木薯淀粉、智能家电等。

1万标箱

截至2023年9月底，从云南出境的重庆西部陆海新通道跨境公路班车运输货物超1万标箱，货值约16.3亿元。

647.62万

截至2023年9月底，“西部陆海新通道”铁海联运通关业务共计申报出口542个标箱，重量1.31万吨，货值647.62万美元。

云南助力重庆 开行中老铁路首批货运班列

中老铁路开通，重庆的反应可谓非常迅速。2021年12月4日，中老铁路开通的第二天，首趟陆海新通道中老铁路（重庆—老挝万象）货运班列便从重庆团结村铁路中心站驶出。重庆由此成为首批开行中老铁路货运班列的城市之一。

当月底，首列渝新欧（成渝）（重庆—万象）班列也成功开行，以重庆为中心，连接欧洲与东南亚市场的国际铁路联运大通道进一步完善。

“用好中老铁路，是重庆打造内陆开放高地的必要之举。”重庆市政府口岸物流办主任杨琳介绍，中老铁路是泛亚铁路中线的重要组成部分，它能为重庆丰富东南亚物流网络，拓展经贸辐射范围提供重要助力。因此，重庆早在中老铁路开通一年前，便着手筹备货源组织、班列开行等相关事宜。

云南则成为重庆加速连接中老铁路的重要助力。

2021年初，中老铁路开通之前，重庆市政府口岸物流办、陆海新通道运营有限公司、渝新欧公司等单位，多次派遣团队前往云南昆明，中老铁路始发站昆明王家营西集装箱中心站（以下简称王家营中心站），调研了解中心站的情况以及中老铁路开通的进程。

“重庆方面还向我们提出了诉求。”中铁联集昆明分公司（以下简称中铁昆明公司）副总经理徐超回忆说，当时重庆明确表示想要开行中老铁路班列，希望中铁昆明公司给予支持。

中铁昆明公司毫不犹豫就答应下来。徐超表示，这主要基于两方面原因。

一来，昆明王家营西集装箱中心站、重庆团结村铁路中心站，是中铁联集在西南地区率先打造两个铁路中心站，本就是“一家人”；二来，中老铁路开通之前，重庆也给了云南在中欧班列方面很大的支持。

徐超说，云南目前没有常态化开行中欧班列，但不少当地企业都有将货物运往欧洲等地的需求。所以，很多云南企业选择将货物先运至成渝两地，再通过两地的中欧班列将货物运往欧洲。

尤其是在新冠疫情最严重的时候，当时全国的中欧班列“一舱难求”，价格也水涨船高。但在那个特殊时期，重庆依旧给予云南企业相对稳定的价格，最大程度地保障了云南企业的舱位。

如今，随着中老铁路不断释放红利，重庆与云南的合作也在逐步深化。

徐超介绍，重庆通过西部陆海新通道，把需要走中老铁路的货物运至王家营中心站集结，中铁昆明公司会尽可能优先编组重庆的货物，力争这些货物当天就能发出。

“这样的话，重庆运至云南的货物会更灵活，不需要整车都是外贸货物，运输时效上也能得到保证。”徐超说。

值得一提的是，2021年12月25日，陆海新通道运营有限公司组织了老挝本地产的900余吨大米和木炭，共68个标箱的货物，从老挝万象南站发往中国。在中铁昆明公司的助力下，这趟班列在王家营中心站短暂停留后便出发，最后顺利抵达团结村中心站，标志着重庆成为首个开行中老铁路回程班列的城市。

这也为企业提供了新的物流选择。目前，不少云南企业将来自东南亚的商品，通过中老铁路运回国内后，又发往重庆团结村中心站集结，随后通过中欧班列（渝新欧）运往欧洲，实现了中老铁路与中欧班列的无缝衔接。

渝滇海关携手 中老铁路进入“快通时代”

物流不仅要通，更要畅。重庆并不满足于在中老铁路班列实现双向运输，还希望能走得更快、更便捷。

“铁路快通”，则是重庆海关给出的答案。

重庆海关口岸监管处物流监控科科长葛欣月介绍，“铁路快通”是一种铁路出入境快速通关业务模式。简单而言，海关、铁路双方提供交互境内外物流数据、共享关键作业环节信息后，海关可直接对铁路列车所载货物进行监管，企业无须另行办理报关手续，还可直接在属地口岸海关办理舱单归并、分票相关业务。这种模式，平均可压缩口岸通行时间24小时，缩短班列整体运行时间1—2天，单箱节省费用200元以上。

2022年初，重庆海关与昆明海关商谈，将“铁路快通”落地到中老铁路班列。双方一拍即合。随后，两地海关成立了跨关区专项工作组，开始着手相关事宜。

愿望很美好，实施起来却并不容易。

海关和铁路分属两个系统，数据共享本就是件复杂的事。重庆与云南的合作又属于跨区域作业，进一步增加了“铁路快通”在中老铁路落地的难度。

重庆海关一位全程参与此事的工作人员回忆说，重庆与云南前后测试了数次都不顺畅，大家都有些泄气。但有一天，大家本不抱太大希望的测试突然就“一通到底”，所有人干劲一下子就上来了。

2022年5月26日，经过两地海关的努力，从重庆团结村中心站出发的、全国首列中老铁路“铁路快通”班列抵达云南磨憨口岸，班列上货值660多万元的汽摩配件等产品均提前在重庆海关办理完毕报关、查验手续。

随后，在昆明海关所属磨憨海关的监管下，这趟班列实现了快速通关，然后顺利驶向老挝万象。至此，陆海新通道中老铁路（重庆—老挝万象）货运班列率先迈入“快通时代”。

为了进一步保障“铁路快通”的稳定，昆明海关还制定了《昆明海关支持中老铁路国际班列通关便利化措施》，持续提升中老铁路货物进出口通关效能。

趁热打铁，2022年8月4日，云南实现了省内首趟出口“铁路快通”货物发运；8月17日，完成“铁路快通”进出口双向贯通。目前，云南已在在中老铁路上全面启动出口“澜湄快线”加“铁路快通”运行模式，预计昆明至万象整体运行时间将压缩至25小时内。

对重庆而言，“铁路快通”的完善，提升了西部陆海新通道与中老铁路的衔接速度。

“重庆已实现了中老铁路运营的‘三个第一’，即第一批开行中老铁路国际班列的城市、第一个开行回程班列的城市、第一个实现‘周周班’常态化运行的城市。”杨琳说。

据了解，自2021年12月中老班列开行以来，重庆累计开行西部陆海新通道中老班列420列，运输0.96万标箱，货值14.15亿元，货物包括汽摩整车及零配件、木薯淀粉、智能家电等。

拓展新线路 渝滇加速共建西部陆海新通道

稳步推动中老铁路建设的同时，云南也谋划了新的物流线路：通过铁路将货物从昆明运至广西钦州，再转船出海送至全球。

这也是云南加速融入共建西部陆海新通道的举措。

昆明海关所属滇中海关监管二科科长曲伟说，只是在具体操作上应该怎么做，让他们一开始非常犯难。

为此，滇中海关主动向西部陆海新通道沿线区域海关和相关单位学习、借鉴经验。重庆就是最好的对象之一。

曲伟说，重庆最早通过铁海联运将货物从广西钦州运出海，在操作模式、业务流程上都有丰富经验。所以，他们前期通过各种渠道与重庆方面沟通。

对于云南的诉求，重庆方面非常支持，给了很多建议和帮助，比如如何实现云南企业属地报关后，在钦州直接放行等。

今年3月，由滇中海关负责的首单“西部陆海新通道”铁海联运通关业务测试成功——企业在王家营中心站，“一站式”办理海关监管铁路装载运输、码头港务等手续，最终实现了货物抵达钦州港口后，直接装船出口，不产生换装、仓储等费用。

“这条路线可节约通关时间3到5天。”云南云天化联合商务总经理助理、天驰物流总经理邹燕表示，这条线路打通后，公司的一些散件业务就有了新的物流选择。

数据显示，今年截至9月底，“西部陆海新通道”铁海联运通关业务共计申报出口542个标箱，重量1.31万吨，货值647.62万美元。对此，邹燕表示，随着这条线路逐步成熟，其运行成本也会进一步下降，选择这条线路的企业也会越来越多。

曲伟则表示，他们将继续向重庆等西部陆海新通道沿线区域海关学习经验，让通关业务再上新台阶。

“我们一直在关注此事的进展，目前已经与云南方面在洽谈共建跨区域综合运营平台的事了。”西部陆海新通道物流和运营组织中心主任刘玮说。

他表示，云南的西部陆海新通道铁海联运业务量处于迅猛发展阶段，重庆作为通道的物流和运营组织中心，将加强与云南、广西、海南、广东湛江等地的沟通交流，推动加密铁海联运班列开行频次，稳步增加铁海联运班列开行规模，强化与北部湾港、洋浦港、湛江港等港口联动发展。同时，重庆也将加速组建陆海新通道（云南）有限公司，助力西部陆海新通道的发展。

瞬间 2



2021年12月4日，中老铁路（重庆—老挝万象）货运班列首发，重庆成为首批开行中老铁路货运班列的城市之一。

瞬间 3



2022年5月21日，全国首趟运用“铁路快通”模式出境的陆海新通道中老铁路班列从重庆出发。

云南

云南省昆明市的大观楼。

（本版图片除署名外均为本报资料图片）



昆明王家营西集装箱中心站。记者 张春晓 摄/视觉重庆